

## **1. OBJETIVO DEL PROYECTO**

De acuerdo con lo manifestado por los autores del presente Proyecto de Acuerdo con número de radicado 029 de 2020, se tiene como objetivo dictar medidas para fortalecer buenas prácticas de los medios de pago y combatir la venta irregular de pasajes del sistema integrado de transporte en Bogotá D.C.

## **2. JUSTIFICACION**

Este proyecto de acuerdo busca generar buenas prácticas en la utilización de los medios de pago habilitados en el Sistema Integrado de Transporte Público, para combatir la venta irregular de los pasajes en los componentes troncal y zonal, acciones indebidas y fraudulentas que están dejando al sistema con pérdidas estimadas de 9.650 millones de pesos anualmente.

El Manual del Usuario de Transmilenio, contempla la prohibición en la venta informal de viaje por personal no autorizado, fraude a subsidios, venta de pasajes con tarifas diferenciadas y reventa de viajes por medio de transbordo.

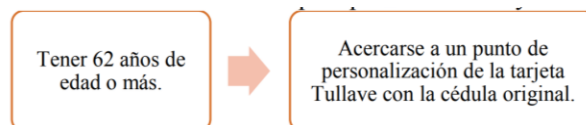
El sistema al identificar estas conductas de corrupción, desactiva las tarjetas implicadas y sanciona al titular de la tarjeta por 180 días (6 meses) en los que no puede expedir una nueva tarjeta personalizada. Sin embargo, entre el 1 de Julio de 2018 y el 21 de julio de 2019, Transmilenio S.A validó que 354.442 tarjetas Tullave habían tenido conductas irregulares, las cuales 12.005 correspondían al componente troncal y 354.442 al zonal, aunque se realizaron hallazgos de tarjetas con códigos y números de registros borrados en estas para evitar el rastreo de estas y lograr inhabilitarlas.

Las tarjetas utilizadas para cometer este delito son las entregadas a la población vulnerable que son beneficiadas con subsidios. La Siguiente tabla muestra la ruta de acceso a este subsidio según la veeduría distrital, con base en Transmilenio S.A:

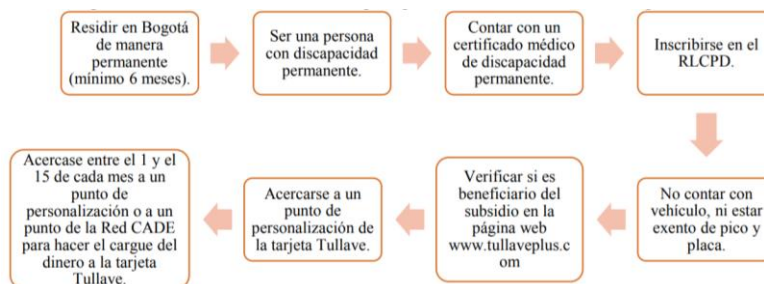
### Ruta de acceso al subsidio de incentivo SISBÉN:



### Ruta de acceso al subsidio para para adultos mayores de 62 años:



### Ruta de acceso al subsidio para personas en condición de discapacidad:



En marzo del año 2018 el periódico el Tiempo realizó el siguiente análisis:

MODALIDADES CON LA QUE SE REVENDEN PASAJES PARA TM Y EL SITP		
Paraderos del SITP	Tarifa plena:	Estaciones de TransMilenio
\$ 2.100		\$ 2.300
95 minutos	Tiempo de transbordo:	95 minutos
\$ 200 de un SITP a otro	Valor del transbordo:	Gratis de TM a SITP
	Valor de los pesajes revendidos:	\$ 2.000 pesos
Los revendedores venden los 2 transbordos		
	Cada 95 minutos gana entre	3.600 y 5.000 pesos por tarjeta.
	Si trabajan durante 8 horas con una tarjeta se ganan entre	28.800 y 40.000

La siguiente tabla nos muestra la inversión que el distrito está destinando a los subsidios desde el año 2014 hasta el 2019:

**Recursos anuales que debe destinar la Administración Distrital para cubrir las tarifas diferenciales y el subsidio.**  
**Cifras en millones de \$**

Año	Adulto Mayor	Discapacidad	Sisbén	Total Subsidio y tarifas diferenciales
2014	\$ 1.682	\$ 0	\$ 7.770	\$ 9.452
2015	\$ 3.625	\$ 10.000	\$ 61.492	\$ 75.117
2016	\$ 8.422	\$ 21.507	\$ 123.357	\$ 153.286
2017	\$ 8.571	\$ 20.863	\$ 70.641	\$ 100.075
2018	\$ 10.299	\$ 21.852	\$ 36.911	\$ 69.062
2019	\$ 11.106	\$ 25.712	\$ 37.799	\$ 74.617

Los descuentos que hacen estos vendedores ilegales del pasaje de Transmilenio utilizando la tarjeta Tullave las cuales son las entregadas a los beneficiados por el subsidio, alcanzan hasta el 50% sobre el valor neto, realizando en una hora hasta 50 transferencias, conllevando al distrito la pérdida mensual de hasta 406 millones de pesos, por medio de las dos modalidades más frecuentes:

1. Aprovechándose de los subsidios y tarifas diferenciales que ofrece el sistema.
2. Vendiendo pasajes con el precio de la tarifa plena aprovechándose de los dos (2) transbordos en 95 minutos que ofrece el Sistema.

Transmilenio S.A desde el año 2019 está trabajando de manera interinstitucional en una Mesa técnica directiva con la participación de la dirección técnica de seguridad de Transmilenio S.A, la Secretaria Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y la Policía Metropolitana de Bogotá (SIJIN, SIPOL, Estaciones de Policía, Comando Servicio Transporte Masivo), con el fin de identificar las estaciones donde más se presenta este fenómeno y definir estrategias correspondientes para mitigar esta problemática, sin embargo, aún no se definen cifras exactas para tomar estas medidas correctivas.

### **3. SUSTENTO JURIDICO.**

El marco jurídico para Transmilenio y las actuaciones que se derivan de uso adecuado del sistema, se incorpora en el siguiente sentido:

#### **a. Constitucional.**

La Constitución Política, establece en su artículo 95 que son deberes de la persona y del ciudadano: 1. Respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios y 9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.

Igualmente, el artículo 365 de la Constitución Política, señala que “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y es deber de éste “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”.

Es así que diversas sentencias han planteado que: La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2°, 11, 24, 365 y 366,

que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general. (Sentencia C-043 de 1998).

**b. Legal.**

La **Ley 105 de 1993** *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”*, definió el servicio público de transporte como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica...”.

La **Ley 336 de 1996**, “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte” en su artículo 3° establece que “... en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo”.

La **Ley 1480 de 2011**. (Estatuto del Consumidor), en su artículo 5 definió:

Consumidor o usuario. Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice un determinado producto, cualquiera que sea su naturaleza para la satisfacción de una necesidad propia, privada, familiar o doméstica y empresarial cuando no esté ligada intrínsecamente a su actividad económica. Se entenderá incluido en el concepto de consumidor el de usuario.

La **Ley 1801 de 2016**, (Código De Policía), solo estableció sanciones para quien evada el pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio.

***Artículo 146. Comportamientos contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte motorizados o servicio público de transporte masivo de pasajeros. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia en los***

*sistemas de transporte público colectivo e individual de pasajeros y por lo tanto no deben efectuarse:*

*(...)Evadir el pago de la tarifa, validación, ticket o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades.*

*Literal h). Contravenir las obligaciones que se determinen en los reglamentos y/o manuales de uso y operación que establezcan las autoridades encargadas al respecto. **Manual del Usuario del Sistema Transmilenio. (Multa tipo IV)***

LEY 1753 DE 2015, Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”

*ARTÍCULO 31. Financiación de sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:*

*“ARTÍCULO 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema”.*

### **c. Otras normas.**

- **Acuerdo 04 de 1999** del Concejo de Bogotá D.C. creó Transmilenio S.A. como una sociedad de capital público por acciones, constituida entre entidades públicas del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial, que le corresponde, la gestión, organización y planeación del servicio del sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros.
- **Resolución 696 de 2018.** (Noviembre 15). Por medio de la cual se actualiza el Manual del Usuario del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá D.C., SITP y se dictan otras disposiciones.

### **4. Competencia del Concejo de Bogotá.**

El Concejo de Bogotá suprema autoridad del Distrito Capital es competente como lo señala expresamente el Decreto Ley 1421 de 1993 en su artículo 12 numeral 1º: "Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de servicios a cargo del Distrito".

### **5. Impacto Fiscal.**

De conformidad con lo que establece el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos deberá hacerse explícito cuál es su impacto fiscal y establecerse su compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo. Para el efecto dispone que en las exposiciones de motivos de los proyectos y en cada una de las ponencias para debate, se deben incluir expresamente los costos fiscales de los mismos y la fuente de ingreso adicional para cubrir los mencionados costos.

Al respecto la Corte Constitucional en diversas sentencias ha señalado que los proyectos deben indicar el impacto fiscal de un proyecto, ésta obligación no recae únicamente en los cuerpos colegiados porque es el gobierno quien dispone de los elementos técnicos para estimar los costos fiscales de un proyecto.

En efecto, el presente proyecto promueve la implementación de estrategias para acabar con actos de corrupción y recuperar los ingresos que se han perdido debido a los actos fraudulentos de la venta y compra ilegal de los pasajes del Sistema Integral de Transporte Público.

## **6. Análisis del ponente**

Como ponentes del proyecto de acuerdo, hemos evaluado las consecuencias positivas del presente proyecto de acuerdo, por el cual se dictan medidas para fortalecer buenas prácticas de los medios de pago y combatir la venta irregular de pasajes del sistema integrado del transporte de Bogotá D.C. Teniendo en cuenta que esta iniciativa busca generar estrategias para erradicar estos actos de corrupción y no seguir generando pérdidas por más de 9.650 millones de pesos en el Distrito, al mismo tiempo generar un control sobre los subsidios entregados.

Por lo anteriormente expuesto, me permito rendir PONENCIA POSITIVA AL PROYECTO DE ACUERDO 029 de 2020.

Cordialmente;

**Edward Aníbal Arias Rubio**

Concejal de Bogotá